

## 日本の都市交通、およびその政策、公共交通を考える

本来ならば、(理想的には?)人の交通権・・・誰もが街の中を移動できることは基本的人権、市民の権利  
そして、公共交通は行政サービス

### 日本は特殊な国?・・・都市交通政策では日本の常識は世界の非常識?

#### 都市交通・・・今日的時代背景

20世紀「オートモビルの時代」、「経済発展」を目指した時代から、

21世紀「環境」と「市民世界」の時代構築に向けた都市交通システムを考える

高齢化社会の到来 建設の時代からストック活用の時代 市民生活の量から質向上へ転換

⇒ 新しい価値観、考え方、すすめ方による都市交通行政、都市交通計画の必要性

#### 都市交通は何のためか? 都市内移動をどう考えるか? (都市交通計画の課題)

市民の都市活動を支える「移動」の支援・・・「人の交通権」、市民の足の確保

都市の活性化の道具?

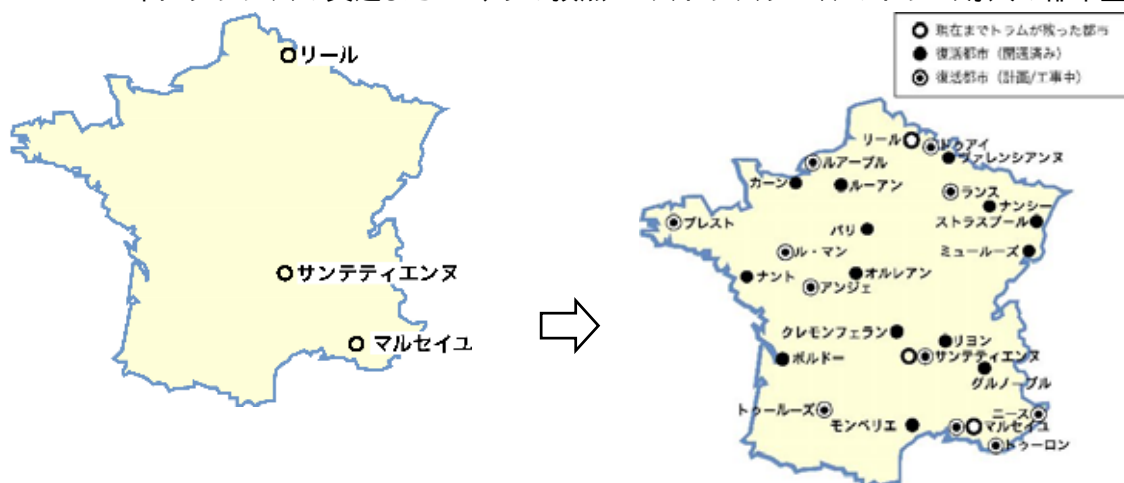
⇒ 移動については、公共交通、都市交通、都市計画全体を考える必要がある。

<車社会の修正がすべてのスタート> 「車が王様の社会」のパラダイムシフト

#### 車社会の修正・・・都市交通の総合的計画と運営/公共交通の強化と都市空間の再配分

フランスの経験から・・・都市交通政策の大転換の成功・・・日本の参考になる例

- ・日本と類似点の多い社会(官僚国家、農村ベースの社会、車優先、文化・地域性等)
- ・日本以上の車優先社会を国として転換を表明・・・1982年 LOTI (国内交通の方向付けの法律)
- ・1994年にフランスの交通まちづくりの頂点・・・ストラスプールのトラム導入の都市整備



1980頃のフランスのトラム(3都市)

2007年のトラム導入済と確定都市(27都市)

## 1. フランスにみる車社会の修正

LOTI (国内交通の方向づけの法律：1982年) の制定

- ・人の交通権・・・いかなる経済的、肉体的条件にもかかわらず都市を移動する権利。
- ・徒歩、自転車、公共交通重視・・・様々な交通手段を自由に選択する権利があり、車に占拠された都市空間を徒歩や2輪車へ配分する。
- ・都市交通計画PDUの策定・・・複数のコミューンにまたがる場合、生活圏として一体的な圏域をPTU地区と設定し、都市交通計画を策定する。(10万人以上都市圏)

その後、たびたびの改正が続けられている。

- ・大気法「大気とエネルギーの理性的利用法(通称：サバン法)」...LOTIの一部改正
- ・SRU法(都市の一体化・更新法)...都市計画法の全面改正—土地利用、交通施策ともに

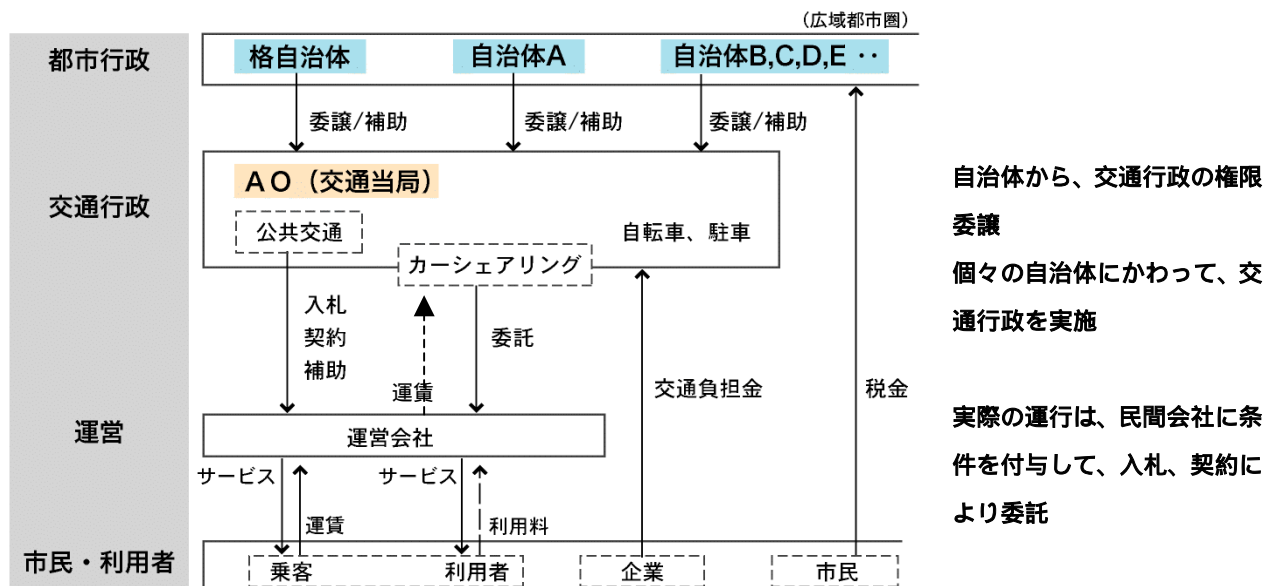
## 2. フランスの都市交通の特徴

公共交通の整備は、都市交通環境の改善にとどまらず、生活環境の質的改善を目指し、都市空間の整備、街のイメージづくりとして重要

- ・公共交通は都市行政における中心的な行政サービスである・・・都市生活のインフラ
- ・都市交通計画は土地利用と連携をとること。
- ・公共交通(地下鉄、トラム、バス等)は、利用者の便を考え統合的運営する。
- ・広域行政体の責務において、都市公共交通のサービスレベルを保証し、統括する。
- ・様々な関係者が一体となった体制で事業を進め、徹底したコンサルタシオンを進めている。
- ・都市交通計画の重要課題に公共交通網の整備があり、専用空間(TCSP)の確保が第一歩。
- ・VT(交通負担金)...公共交通の促進のための目的税的なもの

9人以上の事業所が給与の上限1.75%(パリは2.5%)を直接AO(交通当局)に納付。

### フランスの都市交通行政の枠組み例



**行政責任**・・・都市交通計画の策定と実施、公共交通インフラの整備、車両等設備所有  
移動のサービスレベルの確保(路線密度、運行本数、料金)

**公共交通の収支構造**・・・おおむね、運賃収入、交通負担金、一般会計の税金から1/3ずつ

## ストラスブール...トラム導入と都市整備の成功例

「都市整備の道具」

都市圏人口約45万人、トラムA線開通 1994年12.5km

B,C線開通2000年12.6km

...トラム導入と都市整備の成功例

「都市整備の道具」

- ・パイロットチーム...政治的決定ができる責任者と各種の専門家のリーダーを核としたチームが決定する。事業（政策、計画、運営）の総合性と決定の体系化
- ・交通事業者の一本化...トラム、バス、パーク&ライドの駐車場は同一事業者。
- ・都市イメージの価値を認識...アーバンデザイン、車両デザイン、再開発
- ・効率的社会の達成.....計画決定から5年で実現。沿道整備、道路空間、車両等の設計、建築、地下工事、10kmにわたる道路軌道関連等工事、数百回に上る住民との協議をへて実現。
- \*トラムへの期待...高齢化社会（低床式）、人の交通権（税金投入等）、クリーンエネルギー、経済性（輸送量と工事費（軌道・駅）、導入の自由度、環境への影響（騒音、排気ガス）安全性、高速性、他交通と連携、街並みとの一体性、景観形成、文化財保護、街のにぎわい。

### 都市概況

ヨーロッパ連合の議会が立地するアルザス地方の中心都市で、都市圏は45万人程の人口を有している。ストラスブールはフランスの都市整備において近年最も成果を上げた代表的な都市である。

トラム（現代路面電車）導入に象徴させてきた都市運営戦略の成功以来、トラムは「都市整備の道具」であるという位置付けがフランスの常識となった。

### 新交通計画とトラム・事業概要

1988年の調査では74%が車を使い、公共交通は11%の利用にすぎず、その後20年間で自動車交通量は20%増えることが予想されていた。歴史的地区である都心部を毎日24万台の車が通過し大気汚染、交通渋滞が深刻な問題であった。特に中心のクレペール広場周辺には合計で一日約5万台が通行していた。3点の目的を有する新交通計画に原点がある。

- 1.公共交通の強化（公共交通利用増大、バスサービス現代化、新交通機関であるトラム導入）
- 2.都心部の交通体系の再構成（歩行者ゾーンの拡大、通過交通の排除、ゾーンシステムの導入）
- 3.生活環境の改善（トラム整備路線沿線の整備、重要な2つの広場の整備等）

第1路線は決定から5年弱で、全てを完成している。

- ・90年3月にコンサルタシオン,90年6~7月に、沿道200m以内の住民を対象に公的審査。
- ・91年6月には事業決定である公益宣言と着々と進んでいった。
- ・92年に都心を迂回するバイパス工事が出来て都心部の通り抜け禁止、ゾーンシステム適用ののち工事着手。
- ・94年11月26日一部開業
- ・95年2月27日にはバス路線網の再構築、CTSの3ヶ所1700台分のパーク&ライドの駅、地下駐車場（480+400台）、160kmの自転車道路網、28haの歩行者専用ゾーンで本格的始動。 .

2000年完成の第2路線は98年工事スタートし、99年にはゾーンシステムの中の島地区全体にゾーン30。

2007年8月には、中心部をめぐる環状の路線網が完成。路線延長39kmだが、トラムのサービス総延長は54kmとなった。この時、サービスレベルをそれまでのさらに80%増とした。

## 公共交通中心のまちづくり

1. 公共交通は広域行政体の責任のもとに保証する行政サービスで、その財源の一部に交通負担金 V T (Versement de Transports) がある。インフラ整備、適切なサービスレベルと運賃決定は公共側の責務であり、その財源は、交通負担金と運賃収入、一般財源でまかなう。
2. 車よりも速く移動できる絶対条件を満足するため、様々な都市活動や歴史的資産が高密度に集積する都心部は最低限の車のアクセスを保障するが、基幹となる公共交通の専用路線 T C S P を確保する。都心部ではゾーンシステム等で優先権を車から人や自転車、公共交通に移す一方で、都市全域においては公共交通が、利便性、経済性、スピードにおいて都心部以外でも車に対して競争力をもつ条件を整えて、人々に選択されなくてはならない。「安く、早く、便利で快適」な交通機関として状況を整えることが重要である。郊外部では速度 70km 程度で走り、全体として商業平均速度は乗降時間を入れて 20km/h をこえる必要がある。優先信号システムの構築と、乗降時間の短縮が大きな鍵を握っている。平均運行速度 21.3km を初年度で達成している。
3. 都市公共交通全体の交通サービスを充実させるため、車との競争を考え、利便性、快適性向上に努めている。そのためには運賃、運行本数、乗り換えの利便、ゾーン料金等、公共交通の運営を統合、一本化が重要である。

都市内の移動は、様々な異なる交通機関の乗り換えがスムーズに一体的に行えるように総合的な施設整備、運営を実施する。

## アーバンデザインと交通行政

オム・ド・フェール広場はストラスプールの交通の中心で、それを形態で表す円形のガラス屋根のシェルターは、トラムとともにストラスプールのシンボルとなった。完全に周囲の空間と分断するでもなく、全体の意識をトラムの駅に集中させる空間的な「仕掛け」は巧みである。

地上から 3.5m の全低床式車両の床近くまである大きなガラス窓をもち、未来イメージの車両デザインであるトラム自体が街の風景をつくっている。動くトラムは、今では街の重要なランドスケープ。

南北、東西のトラム路線ができ、面的にカバーされた事により、人出も 3 ~ 4 倍になり、車椅子やベビーカーも以前に増して目立つようになった。

イメージ形成におけるデザインの重要性といった点では、何より斬新な車両デザインに象徴されているが、それ以外にも様々な都市空間のデザイン性の豊かさでも大きな効果を上げ、フランスのトラム導入の交通街づくりの集大成となっている。



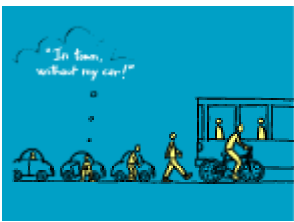
ストラスプールの都市交通計画の日本版の小冊子

## ヨーロッパモビリティウィーク&カーフリーデー

- ・日本では、環境を考える交通まちづくりのスタートポイントとなると考えている
  - ・日本で効果的な都市交通施策が打ち出しえないのは、「車が王様」の社会にあるから
  - ・マイカーは日本のCO2の1割を排出しているが、これは個人の交通行動次第で削減できる
- 個人の問題意識に訴えることから、今の車の使い方を見直し、  
街での移動の方法に対して社会全体が変化を受け入れる環境を作り出すことが狙い

### モビリティウィーク(European Mobility Week) 2002年スタート

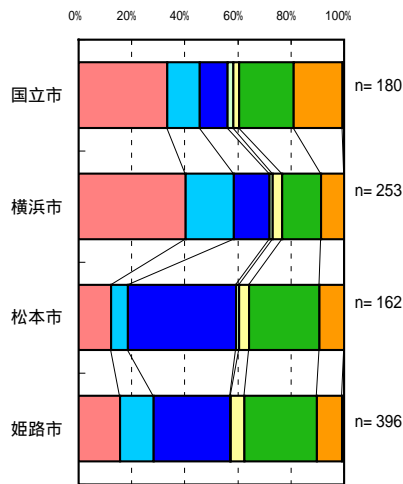
- ・毎年9月22日のカーフリーデーを最後として、16日から1週間の間毎日テーマを変えて、地球環境、都市交通、都市文化・生活を考える機会とする。
  - ・参加都市は、少なくとも1以上の新しい交通施策を開始することが義務付けられている。
- ### カーフリーデー(In Town, Without My Car) フランス1998年、ヨーロッパは2000年から
- ・道路あるいは地区としてマイカーのない都市空間を作り出し、車がないことによる変化を体験を通して、車と地球環境、都市交通、都市文化・生活の問題を考える機会とする。
  - ・世界中の参加都市が同じ目的のために同じ日に実施するイベントという特色がある。
  - ・最初は1997年のフランスの大西洋岸の環境都市ラ・ロッシュェルでの「車のない日」
  - ・日本で本格的なスタートは2004年、市民団体の活動が活発という特徴がある。



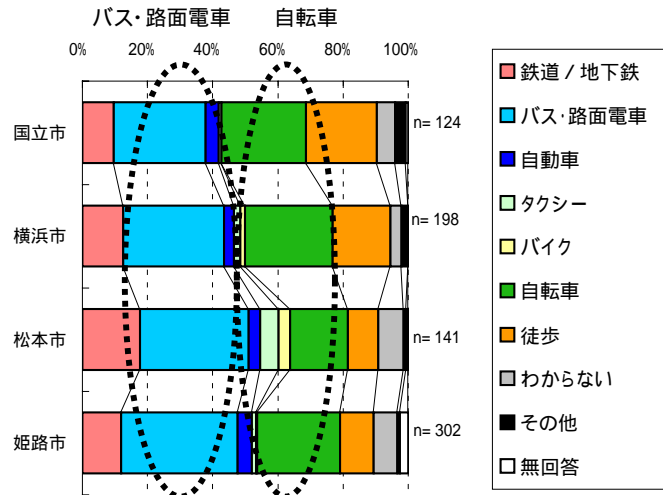
ヨーロッパのサイト <http://www.mobilityweek-europe.org/>  
日本のサイト <http://www.cfdjapan.org/>

## カーフリーデー来街者の意識・・・2005年・参加都市4都市でのアンケートより 便利になってほしい交通手段

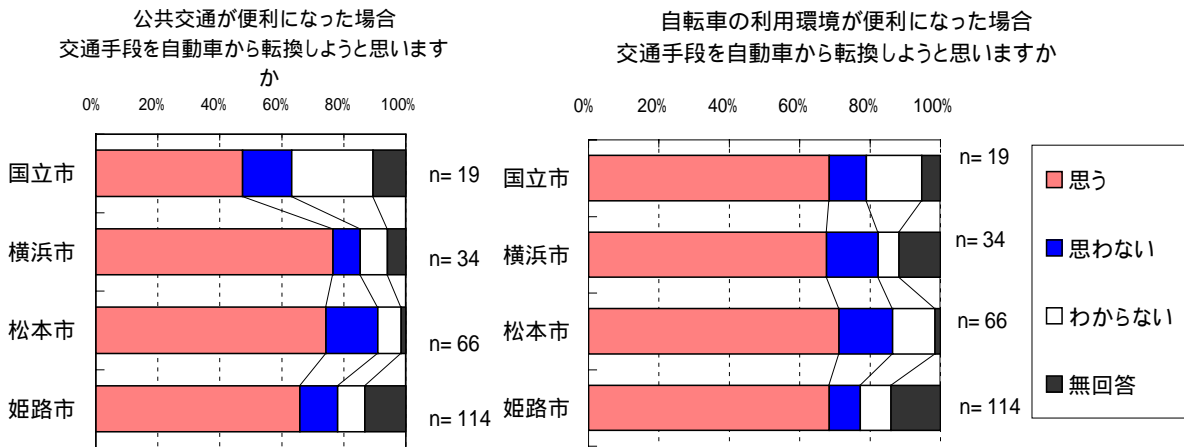
来街車の交通手段



便利になってほしい交通手段



車から、公共交通、自転車への転換の可能性・・・条件が整えば、7割前後が車から転換する



### 総合的な都市交通政策の成立条件...日本の問題点

・「クルマは王様」の価値観の転換	都心部における歩行者優先の実現
・公共交通は行政サービス	公共交通、自転車の重視と異なる交通手段間の連携
・総合的効果的計画の策定と実施	市民の足の確保、人の交通権
・公正な合意形成	公的資金投入とサービスレベルの向上
・関係者の責務	車が中心でない総合的な都市交通計画の策定
	計画の確実な実施と公共交通の効果的運営
	ルールに基づく公正でオープンなプロセス
	徹底した広報活動と住民の意見への対応
	リーダーシップ、担当者の席部、専門家の技術力
	時間と費用の条件内で最大効果を達成する民間活力

### 何より、都市交通政策を総合的に計画し、また、実施担当セクション不在の問題

たとえば、自転車行政も数課に分散し、中心となる公共交通の運営は民間企業活動という実態